



**ОЦЕНКА
СТОИМОСТИ ПОВРЕЖДЕННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
СТОИМОСТИ ИХ ВОССТАНОВЛЕНИЯ
И УЩЕРБА ОТ ПОВРЕЖДЕНИЯ**

Екатеринбург
2019

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Уральский государственный лесотехнический университет»
(УГЛТУ)

Кафедра сервиса и эксплуатации транспортных и технологических машин

М.В. Шавнина
Т.А. Полуяктова

ОЦЕНКА СТОИМОСТИ ПОВРЕЖДЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, СТОИМОСТИ ИХ ВОССТАНОВЛЕНИЯ И УЩЕРБА ОТ ПОВРЕЖДЕНИЯ

Учебно-методическое пособие к выполнению
практических занятий и контрольных работ для обучающихся.

Направления: 23.03.02, 23.04.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин
и комплексов», 23.05.01 «Наземные транспортно-технологические средства».

Дисциплины: «Транспортное право», «Технологические процессы технического
обслуживания и ремонта Т и ТТМО», «Технологические процессы технического
обслуживания и ремонта автомобилей и тракторов», «Сертификация и лицензи-
рование в сфере производства и эксплуатации Т и ТТМО», «Сертификация и лицен-
зирование в сфере производства и эксплуатации автомобилей и тракторов», «Пра-
вовые вопросы сервисных услуг», «Организация дилерской и торговой деятельно-
сти на предприятиях автосервиса», «Организация государственного учета и кон-
троля технического состояния автотранспортных средств»

Очная и заочная формы обучения

Екатеринбург
2019

Печатается по рекомендации методической комиссии ИАТТС.
Протокол № 2 от 05.10. 2018 г.

Авторы: М.В. Шавнина, Т.А. Полуяктова

Рецензент – канд. техн. наук, доцент кафедры сервис и эксплуатация
транспортных и технологических систем А.П. Пупышев

Редактор Л. Д. Черных

Оператор компьютерной верстки Е. Н. Дунаева

Подписано в печать 31.01.2020		Поз. 72
Плоская печать	Формат 60x84 1/16	Тираж 10 экз.
Заказ №	Печ. л. 1,63	Цена руб. коп.

Редакционно-издательский отдел УГЛТУ
Сектор оперативной полиграфии РИО УГЛТУ

1. Общие положения

Методика устанавливает общие положения, принципы и методы, на основе которых рекомендуется проведение оценки стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости ремонта (восстановления) поврежденных транспортных средств и ущерба от их повреждения. Основными причинами повреждения транспортных средств могут являться дорожно-транспортные происшествия (столкновение с другим транспортным средством, наезд на движущиеся или неподвижные объекты, опрокидывание и т.п.), крупные производственные аварии, стихийные бедствия (буря, шторм, ураган, ливень, град, обильный снегопад, землетрясение, сель, обвал, камнепад, оползень, паводок, наводнение и т.п.), провал под лед, взрыв, удар молнии, пожар, а также угон, похищение, умышленное или неумышленное (по неосторожности) повреждение транспортного средства. Основной задачей методики является обеспечение проведения работ по оценке стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости ремонта (восстановления) транспортных средств и ущерба от их повреждения на единой методической основе, что обеспечивает достоверность, точность, воспроизводимость, доказательность и объективность результатов оценочной деятельности и создает необходимые условия для защиты прав потребителей услуг по оценке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Определения

Оценочная деятельность – деятельность, направленная на установление рыночной или иной стоимости в отношении транспортного средства (легковой автомобиль; автобус; грузовой автомобиль; специализированный автомобиль; специальный автомобиль; прицеп (полуприцеп); мотоцикл; мопед).

Рыночная стоимость – наиболее вероятная цена, по которой транспортное средство может быть отчуждено на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

- одна из сторон сделки не обязана отчуждать транспортное средство, а другая сторона не обязана принимать исполнение;
- стороны сделки хорошо осведомлены о транспортном средстве как предмете сделки и действуют в своих интересах;
- транспортное средство представлено на открытый рынок в форме публичной оферты (публичной офертой признается содержащее все существенные условия договора предложение, из которого усматривается воля лица, делающего предложение, заключить договор на указанных в пред-

ложении условиях с любым, кто отзовется);

– цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за транспортное средство и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;

– платеж за транспортное средство выражен в денежной форме.

Рыночная стоимость на первичном рынке – рыночная стоимость транспортных средств, которые впервые предлагаются к продаже.

Рыночная стоимость на вторичном рынке – рыночная стоимость транспортных средств, прошедших государственную регистрацию и предлагаемых к продаже (подержанных транспортных средств).

Остаточная стоимость – стоимость транспортного средства на дату оценки в месте оценки с учетом износа, технического состояния, а также других факторов, оказывающих влияние на стоимость транспортного средства.

Относительная остаточная стоимость – отношение остаточной стоимости транспортного средства к стоимости нового аналогичного транспортного средства на дату оценки в месте оценки.

Остаточная восстановительная стоимость – стоимость транспортных средств после переоценки с учетом начисленного износа. Числящаяся в бухгалтерском учете сумма износа подлежит индексации по коэффициенту пересчета, равному индексу изменения стоимости транспортных средств при ее пересчете в восстановительную стоимость. Остаточная восстановительная стоимость представляет из себя разницу между новой восстановительной стоимостью и проиндексированной суммой износа.

Стоимость ремонта (восстановления) – стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов транспортных средств, включающая в себя трудовые и материальные затраты, накладные расходы, налоги и другие обязательные платежи, а также прибыль.

Утилизационная стоимость – стоимость выработавших свой ресурс и списываемых транспортных средств, а также транспортных средств, не подлежащих восстановлению после полученных повреждений в результате аварии, стихийного бедствия и других внешних причин. Утилизационная стоимость транспортного средства включает в себя стоимость всех его агрегатов, узлов, систем и деталей, как достигших предельного состояния вследствие полного износа или повреждения и реализуемых по цене металлолома, так и еще годных для использования, в том числе после ремонта или восстановления.

Скраповая стоимость – стоимость выработавших свой ресурс и списываемых транспортных средств, а также транспортных средств, не подлежащих восстановлению после полученных повреждений в результате аварии, стихийного бедствия и других внешних причин, при условии, что все агрегаты, узлы и детали транспортного средства подлежат переработке в металлолом.

Дата оценки – дата, на которую определяется остаточная стоимость.

Место оценки – точное географическое наименование места, находящегося в границах конкретных товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта и услуг по ремонту транспортных средств на территории Российской Федерации, для условий которых проводится оценка остаточной стоимости транспортного средства. Определяется заказчиком проведения оценки, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Предельное состояние – состояние транспортного средства, при котором невозможна его дальнейшая эксплуатация по конструктивным, техническим, экономическим критериям или критериям безопасности, которые устанавливаются нормативно-технической документацией.

Износ – в оценочной деятельности относительная потеря стоимости транспортного средства в процессе эксплуатации из-за физического и морального износа.

Физический износ – относительная потеря стоимости транспортного средства из-за изменения его технического состояния в процессе эксплуатации, приводящего к ухудшению функциональных и эксплуатационных характеристик транспортного средства. Основными причинами физического износа транспортных средств являются изнашивание, пластические деформации, усталостные разрушения, коррозия, изменение физико-химических свойств конструктивных материалов.

Моральный износ – относительная потеря стоимости транспортного средства из-за снижения его полезности для осведомленного покупателя под влиянием факторов, к которым относятся достижения научно-технического прогресса в автомобилестроении, ограничения, накладываемые государственным регулированием на производство, импорт, товарные рынки и эксплуатацию транспортных средств, окончание производства транспортных средств, прекращение производства запасных частей к ним и т.д.

Заказчики (потребители услуг) – Российская Федерация, субъекты Российской Федерации, муниципальные образования, юридические и физические лица, использующие, приобретающие, заказывающие либо имеющие намерение воспользоваться услугами по оценке транспортных средств.

Оценщик (исполнитель услуг) – юридическое лицо (предприятие, организация, учреждение и т.д.) или гражданин-предприниматель (зарегистрированный в установленном порядке и осуществляющий предпринимательскую деятельность без образования юридического лица), оказывающие услуги по оценке транспортных средств в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Эксперт по оценке – физическое лицо, имеющее в соответствии с законодательством Российской Федерации документы о получении им

профессиональных знаний в области оценки транспортных средств и непосредственно выполняющее работы по оценке транспортного средства.

Услуга по оценке – комплекс работ, выполняемых оценщиком (исполнителем услуг) по удовлетворению потребности заказчика в знании рыночной или иной стоимости в отношении транспортного средства.

Отчет об оценке – документ, содержащий обоснованное и доказательное изложение результатов оценки транспортного средства в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Является предметом договора между заказчиком и оценщиком транспортных средств.

2. Оценка ущерба от повреждения транспортных средств

2.1. При оценке поврежденных транспортных средств ущерб от повреждения транспортного средства определяется на дату повреждения или на дату более позднюю, чем дата повреждения.

Оценка ущерба от повреждения транспортного средства на дату повреждения может проводиться для предъявления имущественного иска в соответствии с гражданским законодательством, назначения меры наказания в соответствии с уголовным законодательством, для формирования информационной базы по величине ущерба от дорожно-транспортных происшествий на региональном и федеральном уровнях в рамках Федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, для определения размера страхового возмещения, а также в других случаях.

Ущерб от повреждения транспортного средства на дату более позднюю, чем дата повреждения, определяется в случаях, определенных процессуальными процедурами гражданского, уголовного, налогового или таможенного законодательства, а также при необходимости учета дополнительных повреждений транспортного средства, полученных в результате транспортировки, хранения или по другим причинам в период между датой повреждения и датой оценки.

2.2. В общем случае размер ущерба от повреждения транспортного средства на дату оценки в месте оценки определяется следующим образом:

$$C_{уц} = \left\{ \begin{array}{ll} C_{уц} & \text{при } C_{уц} \leq C_{ост} \\ C_{ост} & \text{при } C_{уц} > C_{ост} \end{array} \right\} \quad (1)$$

где $C_{уц}$ – размер ущерба, полученный в результате оценки поврежденного транспортного средства на дату оценки в месте оценки, тыс.руб.

$C_{ост}$ – остаточная стоимость транспортного средства в неповрежденном состоянии на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

Остаточная стоимость транспортного средства в неповрежденном состоянии на дату оценки в месте оценки определяется в соответствии с рекомендациями документа «Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния».

2.3. В связи с тем, что рынок поврежденных транспортных средств фактически отсутствует, величина уценки стоимости транспортного средства в качестве размера ущерба практически не используется. Поэтому размер ущерба определяется в основном *затратным методом* и включает в себя все расходы, необходимые для восстановления поврежденного транспортного средства до технического состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением, и величину утраты (потери) товарной стоимости, обусловленной снижением качества транспортного средства в результате проведения работ по его восстановлению. В этом случае размер ущерба от повреждения транспортного средства на дату оценки в месте оценки рассчитывается по формуле

$$C_{ущ} = \sum_{i=1}^n \left[C_i^p + C_i^м + C_i^{зч} \cdot \left(1 - \frac{I_i}{100} \right) - C_i^{зчр} \right] + C_{умс} \quad (2)$$

- где
- n – количество наименований (видов) работ, проведение которых необходимо для восстановления поврежденного транспортного средства до технического состояния, в котором оно находилось непосредственно перед повреждением, на дату оценки, единиц;
 - C_i^p – стоимость проведения i -го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного транспортного средства, на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
 - $C_i^м$ – стоимость материалов, используемых при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
 - $C_i^{зч}$ – стоимость в новом состоянии поврежденных элементов (запасных частей) транспортного средства, подлежащих замене при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
 - I_i – физический износ поврежденных элементов (запасных частей), подлежащих замене при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, на дату оценки, %;
 - $C_i^{зчр}$ – стоимость, по которой могут быть реализованы поврежденные элементы транспортного средства (за исключением затрат на реализацию), подлежащие замене при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
 - $C_{умс}$ – величина утраты товарной стоимости на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

При расчете размера ущерба от повреждения транспортного средства по формуле (2) должны соблюдаться следующие условия:

1) определение номенклатуры работ по восстановлению поврежденного транспортного средства должно проводиться с учетом требований технологической документации по ремонту транспортного средства данной модели;

2) при определении номенклатуры работ по восстановлению поврежденного транспортного средства при отсутствии технологической документации должны быть учтены также сопутствующие работы, выполнение которых необходимо в соответствии с конструкцией транспортного средства (например, при проведении работ по ремонту обивки кузова легкового автомобиля необходимо снятие конструктивных элементов, препятствующих проведению обивочных работ; при устранении перекоса кузова легкового автомобиля необходимо снятие конструктивных элементов, препятствующих проведению ремонта и т.д.);

3) определение номенклатуры работ по восстановлению транспортного средства проводится для условий производства по ремонту транспортных средств, уровень оснащения которого технологическим оборудованием должен быть не ниже, установленного требованиями нормативного документа;

4) при замене отдельных агрегатов, узлов, механизмов и систем, в случаях, предусмотренных технологической документацией, должна быть учтена необходимость их замены в качестве ремонтного комплекта, включающего не только заменяемые элементы, а также детали, полностью обеспечивающие устранение неисправности, детали и материалы разового использования, которые не могут быть повторно использованы по технологическим причинам (прокладки, уплотнители и т.д.), и крепежные детали (стандартные и нестандартные болты, гайки, шпильки, пружинные шайбы, отгибные шайбы, стопорные кольца и т.д.);

5) определение номенклатуры выполняемых работ и номенклатуры агрегатов, узлов и деталей, подлежащих ремонту или замене, проводится с учетом характеристик и ограничений товарных рынков запасных частей к транспортным средствам и материалов для ремонта транспортных средств, а также рынков услуг по ремонту транспортных средств на дату оценки в месте оценки транспортного средства (поставка отдельных элементов только в сборе, продажа агрегатов только при условии обмена на ремонтный фонд с зачетом его стоимости, продажа запасных частей только под срочный заказ (поставку), отсутствие на данном рынке услуг по ремонту транспортных средств возможности проведения отдельных видов работ и т.д.);

6) при определении видов и объемов работ по восстановлению поврежденного транспортного средства при возможных нескольких техноло-

гических и организационных вариантах их выполнения (устранение повреждения агрегата, узла, детали с заменой или без замены, проведение постового или цехового ремонта и т.д.) выбирается вариант, при котором размер ущерба имеет наименьшее значение.

2.3.1. Стоимость проведения i -го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного транспортного средства, на дату оценки в месте оценки рассчитывается по формуле

$$C_i^p = C_i^{нч} \cdot t_i, \quad (3)$$

где $C_i^{нч}$ – стоимость одного нормо-часа i -го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного транспортного средства на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;

t_i – трудоемкость i -го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного транспортного средства, нормо-час.

Стоимость одного нормо-часа i -го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного транспортного средства, на дату оценки определяется по результатам статистического выборочного наблюдения. Выборочное наблюдение проводится в границах товарного рынка услуг по ремонту транспортных средств в месте оценки транспортного средства среди организаций, имеющих лицензии и сертификаты соответствия на проведение работ по ремонту транспортных средств и выполняющих эти работы в соответствии с требованиями нормативного документа. Стоимость одного нормо-часа определяется как среднее арифметическое результатов выборочного наблюдения.

Трудоемкость i -го наименования (вида) работ, необходимого для восстановления поврежденного транспортного средства, определяется в соответствии с действующей нормативно-технической документацией, регламентирующей проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств (нормативы трудоемкости на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, руководства по текущему ремонту транспортных средств, технологии текущего ремонта транспортных средств и т.д.). В указанной документации в качестве размерности трудоемкости работ по ремонту транспортных средств может использоваться термин «человеко-час», который соответствует термину «нормо-час».

2.3.2. Стоимость материалов, которые должны быть использованы при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства на дату оценки в месте оценки, определяется следующим образом:

$$C_i^M = \sum_{j=1}^m C_{ji}^M \cdot N_{ji}^M \cdot S_{ji}^P, \quad (4)$$

- где m – количество видов материалов, которые должны быть использованы при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства на дату оценки;
- C_{ji}^M – стоимость одной единицы измерения (м, м², кг и т.д.) j -го вида материала, который должен быть использован при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, на дату оценки в месте оценки, тыс. руб;
- N_{ji}^M – норма расхода j -го вида материала, который должен быть использован при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, единица материала – ремонтная единица транспортного средства (деталь, узел, агрегат, кг, м, м² и т.д.);
- S_{ji}^M – количество ремонтных единиц (деталь, узел, агрегат, м², кв.м и т.д.), подвергаемых ремонту при i -м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства с использованием j -го вида материала.

Виды и количество материалов, используемых при конкретном виде ремонтных воздействий, определяются в соответствии с нормативно-технической документацией, регламентирующей технологии работ по восстановлению транспортных средств (руководства по текущему ремонту транспортных средств, технологии текущего ремонта транспортных средств). Основные виды материалов, используемых при ремонте транспортных средств, и единицы их измерения приведены в табл. 1.

Таблица 1 – Основные виды материалов, используемых при ремонте транспортных средств и единицы их измерения

№	Номенклатурные группы и основные виды материалов	Единица измерения
1	Черные металлы	
1.1	Литье черных металлов	кг
1.2	Прокат черных металлов	кг
1.3	Изделия дальнейшего передела	кг
1.4	Трубы стальные	м
1.5	Метизы: - проволока, электроды, лента стальная, прутки металлический, болты, заклепки, шурупы и винты; - сетка металлическая; - гайки, шайбы пружинные	кг м ² шт./кг
2	Цветные металлы и сплавы	
2.1	Свинцовое, алюминиевое и медное литье	кг

2.2	Прокат цветных металлов и сплавов	кг
2.3	Сырье цветных металлов (припой)	кг
2.4	Кабели, провода, шнуры	м
3	Лесоматериалы	м ³
4	Пластмассы и прессматериалы	кг, м
5	Электротехнические материалы	кг
6	Бумажные и текстильные материалы	
6.1	Бумага, картон	кг
6.2	Текстильные материалы	м ²
7	Резинотехнические материалы	кг
8	Кожевенные материалы	м ²
9	Асбестовые материалы	кг
10	Минеральные материалы	кг
11	Лакокрасочные и вспомогательные материалы (краска, разбавитель, отвердитель, растворитель, лак, шпатлевка, грунтовка, порозаполнитель, наполнитель, смывка, полирующая паста, клеющие ленты, наждачная бумага, защитная пленка и т.д.)	кг, л, м, м ²
12	Химикаты и газы	кг
13	Вспомогательные и прочие материалы	кг, м ²

Определение стоимости одной единицы материала (м, м², м³, кг и т.д.), который должен быть использован при *i*-м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, производится статистическим выборочным методом на дату оценки в границах товарного рынка материалов для ремонта транспортных средств в месте оценки транспортного средства. Стоимость одной единицы материала определяется как среднее арифметическое результатов выборочного наблюдения.

Норма расхода *j*-го вида материала определяется в соответствии с нормативным документом, а также другой нормативно-технической документацией по нормированию расхода материалов на ремонт транспортных средств (нормы расхода материалов на ремонтно-эксплуатационные нужды, нормы расхода материалов на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств и т.д.) и рекомендациями изготовителей материалов.

2.3.3. Определение стоимости поврежденных элементов (запасных частей) транспортного средства в новом состоянии, подлежащих замене при *i*-м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, производится статистическим выборочным методом на дату оценки в границах товарного рынка запасных частей для ремонта транспортных средств в месте оценки транспортного средства. Стоимость поврежденного элемента в новом состоянии определяется как среднее арифметическое результатов выборочного наблюдения.

2.3.4. Физический износ *i*-го поврежденного элемента транспортного средства на дату оценки определяется в соответствии с документом «Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния». Физический износ поврежденных базовых элемен-

тов транспортного средства, которые не заменялись с начала эксплуатации до даты оценки транспортного средства, равен физическому износу транспортного средства.

2.3.5. Стоимость, по которой могут быть реализованы поврежденные элементы транспортного средства (за исключением затрат на реализацию), подлежащие замене при *i*-м виде работ по восстановлению поврежденного транспортного средства, на дату оценки определяется экспертным путем с учетом их технического состояния и возможности восстановления, состояния товарного рынка запасных частей данной номенклатуры и требований организаций, приобретающих ремонтный фонд, в месте оценки.

2.3.6. Расчет утраты товарной стоимости транспортного средства производится в соответствии со следующими принципами, положениями и методами.

2.3.6.1. Необходимость учета величины утраты товарной стоимости транспортного средства при оценке ущерба от его повреждения обусловлена тем, что проведение отдельных видов ремонтных воздействий по восстановлению транспортного средства после повреждения сопровождается необратимым ухудшением внешнего (товарного) вида, функциональных и эксплуатационных характеристик, снижением безотказности и долговечности транспортного средства. К указанным видам ремонтных воздействий относятся:

1) работы по устранению перекосов несущих элементов конструкции транспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы, коляски. Перекосами являются повреждения, приводящие к существенному изменению геометрических параметров каркаса кузова, кабины, салона, платформы и коляски, проемов дверей, капота, крышки багажника, ветрового и заднего стекла, лонжеронов и т.д. Основные виды перекосов легковых автомобилей приведены в табл. 2;

2) работы по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки. Ремонт элементов кузова и оперения производится в основном правкой поврежденной части механическим воздействием (рихтовкой, вытяжкой) или заменой поврежденной части ремонтной вставкой с приданием ей формы восстанавливаемого элемента. Кузов и оперение легкового автомобиля включают следующие основные элементы: корпус кузова, капот, крышка багажника (дверь задка), боковые двери, крылья, детали декоративного оформления (панель облицовки радиатора, передний и задний бамперы, декоративные накладки и т.д.). Основными элементами кузова и оперения грузового автомобиля являются: рама, кабина, двери кабины, панель облицовки радиатора, капот, крылья, подножки, бортовая платформа (основание, борта, каркас тента) или платформа ковшеобразного типа и надрамник для самосвала. Основными элементами кузова и оперения автобуса являются: кузов (основание – каркас, основание – панели пола, основание –

кожухи пола, передок – каркас и панели, боковина – каркас и панели, задок – каркас и панели, крыша – каркас и панели), передняя дверь, задняя дверь, дверь кабины водителя, капот, передние крылья, задние крылья, подножки;

3) работы по полной или частичной окраске кузова, кабины, платформ, коляски;

4) виды ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ. К указанным видам ремонта относятся работы по разборке кузова (кабины) под полную окраску с большим объемом слесарно-арматурных работ, по замене кузова (кабины) и по капитальному ремонту транспортных средств.

Таблица 2 – Основные виды перекосов легковых автомобилей

№	Тип перекоса	Основные виды и характеристика перекосов
1	Перекос малой сложности	1.1. Перекос проема одной боковой двери 1.2. Перекос ветрового окна 1.3. Перекос заднего окна 1.4. Перекос проема капота без нарушения геометрии основания кузова, дверных и оконных проемов (возможно изменение зазоров дверей с передними крыльями). 1.5. Перекос проема крышки багажника (двери задка) без нарушения геометрии основания кузова, дверных и оконных проемов (возможно изменение зазоров дверей с задними крыльями)
2	Перекос средней сложности	2.1. Одновременное нарушение геометрических параметров проемов капота и крышки багажника (двери задка). 2.2. Нарушение геометрических параметров передних лонжеронов без нарушения геометрии каркаса кузова для заднеприводных автомобилей. 2.3. Нарушение геометрических параметров задних лонжеронов без нарушения геометрии каркаса кузова для заднеприводных автомобилей 2.4. Нарушение геометрических параметров задних лонжеронов без нарушения геометрии каркаса кузова для переднеприводных автомобилей
3	Перекос повышенной сложности	3.1. Одновременное нарушение геометрических параметров передних и задних лонжеронов без нарушения геометрии каркаса кузова. 3.2. Нарушение геометрических параметров передних лонжеронов для переднеприводных автомобилей без нарушения геометрии каркаса кузова. 3.3. Нарушение геометрических параметров передних лонжеронов и каркаса кузова. 3.4. Нарушение геометрических параметров задних лонжеронов и каркаса кузова
4	Перекос особой сложности	Нарушение геометрических параметров передних и задних лонжеронов и каркаса кузова

2.3.6.2. Работы по устранению перекосов имеют следующие последствия, приводящие к потере стоимости восстановленного транспортного средства:

- остаточные деформации (отступление от заводской геометрии);
- появление микротрещин в металле каркаса кузова;
- нарушение антикоррозионного покрытия;
- нарушение герметизации;
- ухудшение прочностных качеств и пластических свойств материалов элементов кузова;
- ухудшение внешнего вида транспортного средства.

2.3.6.3. Работы по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки имеют следующие последствия, приводящие к потере стоимости восстановленного транспортного средства:

- неоднородность пластических свойств металлов в отремонтированном элементе;
- остаточные деформации;
- ухудшение коррозионной стойкости металла;
- нарушение противокоррозионных покрытий;
- нарушение герметизации кузовов;
- коробление деталей;
- ухудшение механических свойств свариваемых металлических элементов;
- возможный перегрев соседних деталей;
- ухудшение внешнего вида транспортного средства.

2.3.6.4. Работы по полной или частичной окраске кузова, кабины, платформы, коляски имеют следующие последствия, приводящие к потере стоимости восстановленного транспортного средства:

- разнотон окрашенных поверхностей;
- неоднородность лакокрасочного покрытия;
- ухудшение внешнего вида транспортного средства.

2.3.6.5. Виды ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ имеют следующие последствия, приводящие к потере стоимости восстановленного транспортного средства:

- нарушение заводских компоновочных решений;
- отступление от заводской геометрии;
- повреждения рабочих и установочных поверхностей ремонтируемых элементов;
- снижение безотказности и долговечности;
- ухудшение внешнего вида транспортного средства.

2.3.6.6. Утрата товарной стоимости транспортного средства учитывается при определении ущерба только при одновременном выполнении следующих условий:

– при осмотре поврежденного транспортного средства выявлена необходимость выполнения одного из видов ремонтных воздействий (работ), перечень которых представлен в табл. 1. При этом каждый вид ремонтных воздействий учитывается при одновременном выполнении: условия, что на поврежденных конструктивных элементах, подвергаемых данному виду ремонтного воздействия, не было следов (признаков) более ранних (предыдущих) повреждений или коррозии; ограничений, указанных в табл. 3;

Таблица 3 – Виды ремонтных воздействий, учитываемых при расчете утраты товарной стоимости

№	Виды ремонтных воздействий, учитываемых при расчете утраты товарной стоимости	Ограничения, при которых ремонтные воздействия учитываются
1	Работы по устранению перекоса несущих элементов конструкции транспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы, коляски	—
2	Работы по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки	Размер повреждений элемента кузова и оперения превышает 5 % его площади и составляет не менее 10 м ² .
3	Работы по полной или частичной окраске кузова, кабины, рамы, платформы, коляски	Наличие на транспортном средстве полностью заводского внешнего лакокрасочного покрытия со сроком эксплуатации: - не выше срока гарантии изготовителя; - до 5 лет при отсутствии гарантии на покрытие
4	Виды ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ	—

– Физический износ транспортного средства на дату оценки составляет не более 40 %.

– Транспортное средство ранее полностью не перекрашивалось (для автомобиля, автобуса и прицепа-дачи не проводилась полная окраска снаружи и внутри салона).

2.3.6.7. Величина утраты товарной стоимости рассчитывается по формуле

$$C_{утс} = C_{пер} + C_{рем} + C_{окр} + C_{рсб}, \quad (5)$$

где $C_{пер}$ – составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная устранением перекоса несущих элементов конструкции транспортного

- средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы, коляски, тыс. руб.;
- $C_{рем}$ – составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная работами по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки, тыс. руб.;
- $C_{окр}$ – составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная полной или частичной окраской кузова, платформы, коляски, тыс. руб.;
- $C_{рсо}$ – составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная видами ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ, тыс. руб.

Составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная устранением перекоса несущих элементов конструкции транспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы и коляски, рассчитывается по формуле

$$C_{пер} = \begin{cases} K_{пер} \cdot C_o \cdot \sqrt{1 - \left(\frac{I_{\Phi}}{40}\right)^2} & \text{при } I_{\Phi} \leq 40 \% \\ 0 & \text{при } I_{\Phi} > 40 \% \end{cases} \quad (6)$$

- где C_o – стоимость транспортного средства в новом состоянии на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
- $K_{пер}$ – коэффициент, учитывающий трудоемкость работ по устранению перекосов;
- I_{Φ} – физический износ транспортного средства на дату оценки, %.

Коэффициент $K_{пер}$ рассчитывается по формуле

$$K_{пер} = \begin{cases} 1 \cdot 10^{-3} \cdot t_{пер} & \text{при } t_{пер} \leq 10 \text{ нормо – часов} \\ 50 \cdot 10^{-4} + 5 \cdot 10^{-4} \cdot t_{пер} & \text{при } 10 < t_{пер} \leq 50 \text{ нормо – часов,} \\ 250 \cdot 10^{-4} + 1 \cdot 10^{-4} \cdot t_{пер} & \text{при } t_{пер} > 50 \text{ нормо – часов} \end{cases} \quad (7)$$

- где $t_{пер}$ – трудоемкость работ по устранению перекосов, нормо-час.

Стоимость транспортного средства в новом состоянии определяется на дату оценки в границах товарного рынка транспортных средств данной марки в месте оценки транспортного средства в соответствии с рекомендациями документа «Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния». Физический износ транспортного средства на дату оценки определяется в соответствии с рекомендациями документа «Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния».

Величина рассчитанная по формуле (6), снижается на 50 % при наличии следов (признаков) предыдущих устранений перекоса несущих элементов конструкции транспортного средства, формирующих каркас кузова, кабины, платформы и коляски, не получивших повреждения в рассматриваемом случае. Снижение величины $C_{пер}$ производится на основании данных визуального определения следов (признаков) предыдущих устранений перекоса или документального подтверждения проведения ранее указанных видов ремонтных работ.

Составляющая утраты товарной стоимости, обусловленная работами по ремонту поврежденных элементов кузова и оперения и по замене поврежденных несъемных элементов при помощи сварки, рассчитывается по формуле

$$C_{рем} = K_u \cdot \sum_{t=1}^w K_t^p \cdot C_t^{pk}, \quad (8)$$

где w – число ремонтируемых элементов кузова и оперения, единиц;
 K_u – коэффициент, учитывающий величину физического износа транспортного средства при определении утраты товарной стоимости;
 K_t^p – коэффициент, учитывающий вид ремонтного воздействия на t -м поврежденном элементе кузова и оперения;
 C_t^{pk} – стоимость t -го поврежденного элемента кузова и оперения в новом состоянии на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

Коэффициент K_u рассчитывается по формуле:

$$K_u = \begin{cases} 1 - \left(\frac{I_\phi}{40}\right) & \text{при } I_\phi \leq 40 \% \\ 0 & \text{при } I_\phi > 40 \% \end{cases} \quad (9)$$

Значения коэффициента K_p для различных видов ремонта приведены в табл. 4.

Виды ремонта определяются следующим образом:

ремонт № 1 – устранение повреждений в открытых и легкодоступных местах при деформации до 20 % площади поверхности ремонтируемого элемента;

ремонт № 2 – устранение повреждений в открытых и легкодоступных местах со сваркой или устранение повреждений при деформации от 20 % до 50 % площади поверхности ремонтируемого элемента;

ремонт № 3 – устранение повреждений в закрытых и труднодоступных местах со сваркой, частичным восстановлением до 30 % площади поверхности ремонтируемого элемента. Частичное восстановление деталей производится путем устранения повреждений вытяжкой и правкой с усадкой

металла, вырезкой участков, не подлежащих ремонту, изготовлением ремонтных вставок с приданием им формы восстанавливаемой детали.

ремонт № 4 – частичное восстановление свыше 30 % площади поверхности ремонтируемого элемента.

Величина $C_{рем}$, рассчитанная по формуле (8), снижается на 50 % при наличии следов (признаков) предыдущих ремонтных воздействий на неповрежденных элементах кузова и оперения транспортного средства. Снижение величины $C_{рем}$ производится на основании данных визуального определения следов (признаков) предыдущих ремонтных воздействий или документального подтверждения проведения ранее указанных видов ремонтных работ.

Таблица 4 – Значения коэффициента K_p

Вид ремонтного воздействия	Коэффициент K_p	
	Съемные элементы	Несъемные элементы
Ремонт №1	0,2	0,3
Ремонт №2	0,3	0,4
Ремонт №3	0,4	0,5
Ремонт №4	-	0,6
Замена сваркой	-	0,5

Расчет составляющей утраты товарной стоимости, обусловленной полной или частичной окраской кузова (кабины, платформы, коляски), проводится по формуле

$$C_{окр} = K_u \cdot K_{окр} \cdot C_o, \quad (10)$$

где $K_{окр}$ – коэффициент, учитывающий трудоемкость работ по окраске.

При частичной окраске расчет $K_{окр}$ проводится по формуле

$$K_{окр} = \begin{cases} 1 \cdot 10^{-3} \cdot t_{окр} & \text{при } t_{окр} \leq 5 \text{ нормо – часов} \\ 20 \cdot 10^{-4} + 6 \cdot 10^{-4} \cdot t_{окр} & \text{при } 5 < t_{окр} \leq 10 \text{ нормо – часов} \\ 60 \cdot 10^{-4} + 2 \cdot 10^{-4} \cdot t_{окр} & \text{при } t_{окр} > 10 \text{ нормо – часов} \end{cases}, \quad (11)$$

где $t_{окр}$ – трудоемкость работ по окраске (суммарная по всем окрашиваемым элементам транспортного средства), нормо-час.

Величина утраты товарной стоимости при частичной окраске не должна превышать стоимость работ по окраске (без стоимости окрашиваемых элементов).

При наружной или полной окраске расчет $K_{окр}$ проводится по формуле

$$K_{окр} = \begin{cases} 4 \cdot 10^{-4} \cdot t_{окр} & \text{при } t_{окр} \leq 25 \text{ нормо-часов} \\ 50 \cdot 10^{-4} + 2 \cdot 10^{-4} \cdot t_{окр} & \text{при } t_{окр} > 25 \text{ нормо-часов} \end{cases} \quad (12)$$

При наружной или полной окраске величина $C_{окр}$ должна удовлетворять условию:

$$C_{окр} = \begin{cases} C_{окр} & \text{при } C_{окр} \leq 0,03 \cdot C_o \\ 0,03 \cdot C_o & \text{при } C_{окр} > 0,03 \cdot C_o \end{cases} \quad (13)$$

Расчет составляющей утраты товарной стоимости, обусловленной видами ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ, проводится по формуле

$$C_{рсб} = K_u \cdot K_{рсб} \cdot C_o, \quad (14)$$

где $K_{рсб}$ – коэффициент, учитывающий проведение определенного вида ремонта транспортного средства с большим объемом разборочно-сборочных работ.

Значения коэффициента $K_{рсб}$ для различных видов ремонта транспортных средств приведены в табл. 5.

Таблица 5 – Коэффициенты корректирования утраты товарной стоимости при проведении ремонта с большим объемом разборочно-сборочных работ

№	Вид ремонта	Коэффициент $K_{рсб}$
1	Разборка кузова транспортного средства под полную окраску с большим объемом слесарно-арматурных работ	0,010
2	Замена кузова транспортного средства: - окрашенного - обитого	0,010 0,006
3	Необезличенный капитальный ремонт	0,030
4	Обезличенный капитальный ремонт	0,200

3. Оценка стоимости поврежденных транспортных средств

3.1. При оценке поврежденных транспортных средств определяются следующие виды стоимости в месте оценки: стоимость поврежденного транспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на

дату повреждения; стоимость поврежденного транспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на дату более позднюю, чем дата повреждения; стоимость поврежденного транспортного средства в отремонтированном состоянии на дату оценки.

3.2. Оценка стоимости поврежденного транспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на дату повреждения может быть необходима для принятия владельцем решения о дальнейшем использовании транспортного средства, о целесообразности его восстановления, об изменении балансовой стоимости и т. д.

Стоимость поврежденного транспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на дату повреждения в месте оценки рассчитывается по формуле

$$C_n^n = \begin{cases} C_{ост}^{nn} - C_{ущ}^n & \text{при } (C_{ост}^{nn} - C_{ущ}^n) \geq C_{ут}^n \\ C_{ут}^n & \text{при } (C_{ост}^{nn} - C_{ущ}^n) < C_{ут}^n \end{cases}, \quad (15)$$

где $C_{ост}^{nn}$ – остаточная стоимость транспортного средства в неповрежденном состоянии на дату повреждения в месте оценки, тыс. руб.;

$C_{ущ}^n$ – размер ущерба от повреждения транспортного средства на дату повреждения в месте оценки, тыс. руб.;

$C_{ут}^n$ – утилизационная стоимость транспортного средства в поврежденном состоянии на дату повреждения в месте оценки, тыс. руб.

3.2.1. Величина остаточной стоимости транспортного средства $C_{ост}^{nn}$ определяется в соответствии с нормативным документом. Остаточная стоимость рассчитывается для неповрежденного транспортного средства в техническом состоянии, в котором оно находилось на дату повреждения непосредственно перед повреждением. При этом эксплуатационные дефекты на поврежденных элементах транспортного средства учитываются только в том случае, если они могут быть однозначно идентифицированы как эксплуатационные дефекты, не связанные с данным повреждением.

3.2.2. Размер ущерба от повреждения транспортного средства $C_{ущ}^n$ рассчитывается по формулам (1) и (2).

3.2.3. Расчет утилизационной стоимости транспортного средства $C_{ут}^n$ проводится в соответствии с рекомендациями нормативного документа.

3.3. Стоимость поврежденного транспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на дату более позднюю, чем дата повреждения, используется для целей продажи, учета последствий его дополнительного повреждения в период времени между датой повреждения и датой оценки, определения целесообразности восстановления и т.д.

Стоимость поврежденного транспортного средства в неотремонтированном (аварийном) состоянии на дату более позднюю, чем дата повреждения, в месте оценки рассчитывается по следующей формуле:

$$C_o^n = \begin{cases} C_{ост}^{но} - C_{ущ}^o & \text{при } (C_{ост}^{но} - C_{ущ}^o) \geq C_{ум}^o \\ C_{ум}^o & \text{при } (C_{ост}^{но} - C_{ущ}^o) < C_{ум}^o \end{cases}, \quad (16)$$

где $C_{ост}^{но}$ – остаточная стоимость транспортного средства в неповрежденном состоянии на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;

$C_{ущ}^o$ – размер ущерба от повреждения транспортного средства на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;

$C_{ум}^o$ – утилизационная стоимость транспортного средства в поврежденном состоянии на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

3.3.1. Величина стоимости транспортного средства $C_{ост}^{но}$ определяется в соответствии с нормативным документом. Остаточная стоимость рассчитывается для неповрежденного транспортного средства в состоянии, в котором оно бы находилось на дату оценки. При этом эксплуатационные дефекты на поврежденных элементах транспортного средства учитываются только в том случае, если они могут быть однозначно идентифицированы как эксплуатационные дефекты, не связанные с данным повреждением.

3.3.2. Размер ущерба от повреждения транспортного средства на дату оценки $C_{ущ}^o$ рассчитывается по формулам (1) и (2).

3.3.3. Расчет утилизационной стоимости транспортного средства $C_{ум}^o$ проводится в соответствии с рекомендациями нормативного документа.

3.4. Стоимость поврежденного транспортного средства в отремонтированном (восстановленном) состоянии на дату оценки рассчитывается по формуле

$$C_o^в = \begin{cases} C_{ост}^в - C_{умс}^н \cdot \frac{I_{\phi}^н}{I_{\phi}^o} & \text{при } I_{\phi}^o \leq 40\% \\ C_{ост}^в & \text{при } I_{\phi}^o > 40\% \end{cases}, \quad (17)$$

где $C_{ост}^в$ – остаточная стоимость восстановленного транспортного средства на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;

$C_{умс}^н$ – величина утраты товарной стоимости в результате ремонтных воздействий на дату повреждения в месте оценки, тыс. руб.;

$I_{\phi}^н$ – физический износ транспортного средства на дату повреждения, %;

I_{ϕ}^o – физический износ транспортного средства на дату оценки, %.

3.4.1. Расчет величины остаточной стоимости восстановленного транспортного средства $C_{ост}^6$ проводится в соответствии с нормативным документом. Остаточная стоимость восстановленного транспортного средства рассчитывается с учетом замен агрегатов, узлов, систем и деталей, проведенных при ремонте (восстановлении) транспортного средства. При этом эксплуатационные дефекты на поврежденных и восстановленных элементах транспортного средства учитываются только в том случае, когда они могут быть однозначно идентифицированы как эксплуатационные дефекты, не связанные с данным повреждением.

3.4.2. Расчет величины утраты товарной стоимости в результате ремонтных воздействий $C_{умс}^n$ проводится по формуле (5).

3.4.3. Расчет физического износа транспортного средства проводится в соответствии с рекомендациями нормативного документа.

4. Оценка стоимости ремонта (восстановления) поврежденных транспортных средств

4.1. Расчет стоимости ремонта (восстановления) поврежденного транспортного средства на дату оценки в месте оценки проводится по формуле

$$C_{вос} = \sum_{i=1}^n (C_i^p + C_i^m + C_i^{зч} - C_i^{зчр}). \quad (18)$$

В формуле (18) используются обозначения формулы (2).

5. Организация работ и составление отчета об оценке

5.1. Проведение внешнего осмотра поврежденного транспортного средства проводится в следующей последовательности:

- кузовные повреждения (элементы каркаса кузова, навесные элементы: от крупных – к мелким);
- осмотр стекол, фар и других элементов светотехники, облицовки радиатора, бамперов, спойлеров и т.д.;
- проверка технического состояния поврежденных агрегатов, узлов, механизмов и систем (при этом также производится осмотр и проверка агрегатов, узлов, механизмов и систем, конструктивно сопряженных с поврежденными);
- проверка резьбовых и других соединений и отсутствия подтеканий эксплуатационных жидкостей;
- осмотр салона (кабины) транспортного средства; осмотр днища снизу.

Наиболее характерные виды повреждений, получаемые легковыми автомобилями в дорожно-транспортных происшествиях, приведены в табл. 6.

Таблица 6 – Основные виды повреждений, получаемых легковыми автомобилями в дорожно-транспортных происшествиях

№	Вид удара	Основные повреждения	Возможные сопутствующие повреждения
1	Фронтальный центральный, прямой	Бампер, радиаторная решетка, капот, фары, передняя панель	Фары, крылья передние, радиатор, двигатель, брызговики, рама лобового стекла, лобовое стекло, рулевая колонка
2	Фронтальный не центральный, прямой	Бампер, фара, крыло, брызговик, капот, решетка радиаторная, передняя панель	Радиатор, двигатель, колесо, передний лонжерон, передняя стойка, дверь, рама лобового стекла, лобовое стекло
3	В передний угол кузова (фара, крыло) пол углом около 45°	Передние крылья, капот, панель передка, брызговик, передние лонжероны	Проемы передних дверей, передние и средние стойки
4	Скользкий (косой спереди) в переднее крыло	Крыло, колесо, бампер, указатель поворотов	Капот, брызговик, передняя подвеска, дверь передняя, передняя стойка
5	Скользкий (косой спереди) в переднюю дверь	Дверь передняя, порог	Стекло и арматура передней двери, стойка передняя, центральная стойка, крыша
6	Скользкий в заднюю дверь	Дверь задняя, порог	Стекло и арматура задней двери, стойка средняя, стойка задняя, крыша
7	Скользкий (косой спереди) в заднее крыло	Крыло заднее, колесо, бампер, лючок бензобака (если есть)	Брызговик, задняя подвеска, крышка багажника, задняя стойка
8	Боковой прямой в переднюю часть кузова в зону сопряжения передней панели с лонжероном и крылом	Оба передних крыла, панель передка, брызговики, лонжероны, капот	Проемы передних дверей, передние и средние стойки
9	Боковой прямой в среднюю стойку	Дверь передняя и задняя, средняя стойка, порет	Арматура дверей, крыша
10	Боковой прямой в переднюю стойку	Передняя стойка, рама ветрового окна, крыша, пол и лонжероны переднего пола	Панель передка, капот, крылья, брызговики и передние лонжероны
11	Задний центральный прямой	Бампер, задняя панель, фонарь, крышка багажника	Крылья задние, брызговики, бензобак, стойки задние, заднее стекло
12	Задний нецентральный прямой	Бампер, задняя панель, фара, фонарь, крышка багажника, крыло заднее	Брызговик, бензобак, стойка задняя, заднее стекло, лючок бензобака

5.2. После внешнего осмотра составляется «акт осмотра», который предоставляется для ознакомления заказчику оценки, виновной стороне (ответчику) и другим заинтересованным лицам. В случае наличия замечаний акт согласования сторон корректируется и дополняется. После прочтения и учета замечаний акт подписывается экспертом по оценке и заинтересованными лицами. В случае отказа какой-либо из сторон подписать акт осмотра, об этом в нем экспертом делается запись с указанием причин отказа. Форма акта осмотра поврежденного транспортного средства приведена в табл. 7.

Таблица 7 – Акт осмотра транспортного средства

(наименование Оценщика)	
Почтовый адрес _____	Тел. _____
АКТ	
ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	
« _____ » _____ г.	
Время осмотра _____ час. _____ мин.	
Место осмотра _____	
Мною экспертом _____	
произведен осмотр транспортного средства:	
Тип _____	Марка, модель _____
Категория (ABCD, прицеп) _____	Регистрационный № _____
Идентификационный номер (VIN): _____	
Двигатель: модель _____	№ _____
Шасси (рама) № _____	Кузов (коляска) № _____
Цвет: _____	Дата выпуска _____
Пробег (км): _____	
Паспорт транспортного средства: серия _____ № _____	
Владелец транспортного средства _____	
Адрес владельца _____	
Дата повреждения транспортного средства _____	
Место повреждения _____	
Причина повреждения _____	
Виновная сторона _____	
Особые отметки _____	
При осмотре установлено:	
1. Состояние транспортного средства (поврежденное, неповрежденное, работоспособное – на ходу, неработоспособное – не на ходу) _____	
2. Идентификационные номера двигателя; шасси и кузова, регистрационный знак, цвет соответствуют (не соответствуют) записям в регистрационных документах на транспортное средство _____	
3. Проводились (пробный пуск двигателя, проверка транспортного средства на ходу) _____	
4. _____	
Заключение эксперта по оценке	

Акт составлен по наружному осмотру. При осмотре присутствовали:

1. Заказчик _____

2. Другие заинтересованные лица _____

Эксперт по оценке _____

Заказчик _____

Другие заинтересованные лица _____

5.3. Отчет об оценке стоимости транспортных средств составляется в письменной форме. В отчете в обязательном порядке указываются:

- дата составления и порядковый номер отчета;
- юридический адрес оценщика;
- основание для проведения оценки;
- цели и задачи проведения оценки;
- дата, на которую определяется стоимость в отношении транспортного средства;
- место оценки;
- точное описание транспортного средства с указанием всех параметров, приведенных в регистрационных документах. В отчете указываются данные об отсутствии на транспортном средстве регистрационных знаков, заводских идентификационных номеров или о несоответствии их записям в регистрационных документах;
- в отношении транспортного средства, принадлежащего юридическому лицу – реквизиты юридического лица и балансовая стоимость транспортного средства;
- используемые стандарты оценки транспортных средств, методические и нормативно-технические документы, информационное обеспечение с указанием источников получения информации. Обоснование использования указанных материалов при проведении оценки данного транспортного средства;
- последовательность определения стоимости транспортного средства, основные методические и расчетные этапы, принятые при проведении оценки транспортного средства допущения и ограничения, итоговая величина стоимости транспортного средства, а также ограничения и пределы применения полученного результата;
- перечень документов, используемых оценщиком и устанавливающих количественные и качественные характеристики транспортного средства как объекта оценки;
- иные сведения, которые необходимы для полного и недвусмысленного толкования результатов оценки;
- другие сведения, являющиеся по мнению оценщика существенно важными для полноты отражения примененного им метода расчета стоимости в отношении транспортного средства;

- сведения о страховании гражданской ответственности оценщика;
- сведения о наличии у оценщика сертификата на оказываемую услугу (в случае, если на дату составления отчета оказываемая услуга сертифицирована);
- сведения об уставе и кодексе этики соответствующей саморегулируемой организации (в случае, если на дату составления отчета оценщик является членом саморегулируемой организации);
- сведения о выданной оценщику лицензии на проведение оценки транспортных средств (в случае, если на дату составления отчета законодательством Российской Федерации введено лицензирование оценочной деятельности и установлен порядок ее лицензирования).

Список рекомендуемой литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть 1. 30 ноября 1994 года № 52-ФЗ.
2. Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» (в редакции Федерального закона Российской Федерации от 09.01.96 № 2-ФЗ). 7 февраля 1992 года, № 2300-1.
3. Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения». 10 декабря 1995 года, № 196-ФЗ.
4. Федеральный закон Российской Федерации «Об оценочной деятельности в Российской Федерации». 29 июля 1998 года № 135-ФЗ.
5. Правила оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2001 года № 290.